(എ)&(ബി) അഴീക്കൽ തുറമുഖത്ത് ഓഫീസ് കെട്ടിടത്തിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായി. ഓഫീസ് പ്രവർത്തനം ഉടനെ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. തുറമുഖത്ത് ഇപ്പോൾ 42.67 മീറ്റർ കോൺക്രീറ്റ് വാർഫും, കൈകൊണ്ട് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന ഒരു ക്രയിനും ഉണ്ട്. 200 എച്ച്.പി.ടഗ്ഗിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായിവരുന്നു. പുലിമുട്ടുകളുടെ നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുന്നു. അഴീക്കൽ ഭാഗത്തെ പുലിമുട്ട് പൂർണ്ണമായും മാട്ടൂൾ ഭാഗത്തേത് ഭാഗികമായും പണികൾ തീർന്നിട്ടുണ്ട്. മാട്ടൂൾ ഭാഗത്തെ പുലിമുട്ടിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ കരിങ്കല്ല് കൊണ്ടുവരുന്ന രായന്തളി പാറമടയുടെ പ്രവർത്തനം തലശ്ശേരി സബ്ഡിവിഷനിൽ മജിസ്ട്രേറ്റ് നിരോധിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ പണിനിറുത്തിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. മാട്ടൂൾ ഭാഗത്തെ പുലിമുട്ടിന്റെ അവശേഷിക്കുന്ന പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

(സി) നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

157 (783) അഴീക്കൽ പോർട്ട് ഓഫീസിന്റെ പ്രവർത്തനം

ശ്രീ. ടി.കെ. ബാലൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ആരോഗ്യവും സ്പോർട്സും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കണ്ണൂർ ജില്ലയിലെ അഴീക്കൽ പോർട്ട് ഓഫീസിന്റെ പുതിയ കെട്ടിടം പൂർത്തിയായിട്ടും പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണ്;

(ബി) പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രായോഗിക വൈഷമ്യം എന്താണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) പോർട്ട് ഓഫീസിന്റെ പ്രവർത്തനം അടിയന്തിരമായി ആരംഭിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഉത്തരം

(എ)&(ബി) വൈദ്യുതി കണക്ഷൻ ലഭിക്കാത്തതിനാൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല.

(സി) നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

(ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ കഴിഞ്ഞു)

II. ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

1. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർ നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

9.30 am ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാർ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകളും, പ്രയാസങ്ങളും കോർപ്പറേഷനും ഗവൺമെന്റുമായി ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിനുശേഷവും അവർ അനുഭവിക്കുന്ന അവഗണനയുമാണ് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവരാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ 1-2-1994-ൽ കാലാവധി അവസാനിച്ച കരാർ 13-4-99-ൽ ഒപ്പുവച്ചു. പഴയ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കരാർ കാലാവധി അവസാനിച്ച 1-2-'94 മുതൽ മുൻകാല പ്രാബല്യത്തിന് ജീവനക്കാർക്ക് അർഹത ഉണ്ടായിരുന്നിട്ടും 1.3.'97 മുതലുള്ള മുൻകാല പ്രാബല്യം നൽകി 3 വർഷത്തെ അരിയേഴ്സ് അവർക്ക് നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയാണുണ്ടായത്. വൈകി ഒപ്പിട്ട കരാറാണ് ഇതെങ്കിൽപ്പോലും ആ കരാറിനകത്തെ വ്യവസ്ഥകൾ ഓന്നൊന്നായി ലംഘിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ദുഃഖകരമായ സാഹചര്യമാണ് അവിടെ നിലനിൽക്കുന്നത്. ശമ്പള പരിഷ്കരണ ഉത്തരവ് തീയതി മുതൽ 45 ദിവസം വരെയാണ് തൊഴിലാളികൾക്ക് ഓപ്ഷൻ നൽകാൻ വ്യവസ്ഥയുള്ളത്. എന്നാൽ 13-4-99-ന് ഒപ്പുവച്ച കരാറിന് 28-5-99 -ൽ 45 ദിവസം പൂർത്തിയായിട്ടും തൊഴിലാളികൾക്ക് ആനുകൂല്യം കൊടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഒന്നുംതന്നെ എടുത്തിട്ടില്ല. 60 ദിവസം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് പൂർണ്ണമായ ഒരു ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതിനുമാത്രമാണ് മാനേജ്മെന്റ് തയ്യാറായത്; 1-7-99 മുതൽ 45 ദിവസത്തിനകം ഓപ്ഷൻ നൽകാമെന്നുള്ള ഒരു പുതിയ അസാധാരണമായ ഉത്തരവും പുറപ്പെടുവിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവച്ചിട്ടും ഇതിനാവശ്യമായ ഓപ്ഷൻ ഫോറമോ ഫിക്സേഷൻ റൂളോ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇതിനർത്ഥം ഇനിയും ഈ കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച് അവർക്ക് ലഭിക്കുവാനുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകും എന്നുള്ളതാണ്. ഇക്കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റേയും, മാനേജ്മെന്റിന്റേയും ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള എല്ലാ നടപടികളും ഞങ്ങൾ കൊടുത്തു. പക്ഷേ പരിഹാരം മാത്രം ഉണ്ടാകുന്നില്ല. ജീവനക്കാർക്ക് കൊടുക്കാം എന്ന് സമ്മതിച്ചിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ പോലും കൊടുക്കാതിരിക്കുന്ന ഈ നടപടി ഒരു കാരണവശാലും ഒരു പുരോഗമന ജനാധിപത്യ കാലഘട്ടത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് ചേർന്നതല്ല എന്ന് ഞാൻ ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയാണ്. സർക്കാർ കാലാകാലങ്ങളിൽ പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന അവധി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലും നൽകാം എന്നുള്ളതാണ് ഇതിനകത്തെ മറ്റൊരു വ്യവസ്ഥ. വോട്ടർ പട്ടിക പുതുക്കുന്നതിനും വോട്ടർ പട്ടികയിൽ പേര് ചേർക്കുന്നതിനും 24-4-99-ന് കേരളത്തിലെ സർക്കാർ, അർദ്ധ സർക്കാർ, പൊതുമേഖല, ബാങ്കിംഗ് മേഖലകളിലെ മുഴുവൻ ജീവനക്കാർക്കും അവധി പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാർക്കു മാത്രം ആ അവധി നിഷേധിക്കുകയാണ് ഉണ്ടായത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാർ വോട്ടർ പട്ടികയിൽ പേര് ചേർക്കേണ്ട എന്നുള്ള ഒരു നയമുണ്ടോ എന്ന് എനിക്ക് അറിയില്ല. ഇവിടെ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള ഡി.എ.പോലും കൊടുക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. 18 മാസക്കാലത്തെ ഡി.എ. അരിയേഴ്സ് കൊടുക്കാനുണ്ട്. ഒരു ഗഡു ഡി.എ. പ്രഖ്യാപിക്കാനുമുണ്ട്. എന്നിട്ടും അത് നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി ഒന്നും എടുക്കുന്നില്ല. ഇവിടെ ഷെഡ്യൂൾ കാൻസലേഷൻ കൊണ്ടു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലേയ്ക്ക് സാവകാശം കൂപ്പുകുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് അത് പരിശോധിക്കണം. 40 ശതമാനം ക്യാൻസലേഷൻ ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും ഭയാനകമായ ഒരു സാഹചര്യമായി നില നിൽക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറെ മാറ്റി എന്നാണ് പുറത്ത് ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടിയിട്ടുള്ള വാർത്ത. മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറും താൽക്കാലികമായി തുടരുന്നു. മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ ഇല്ലെങ്കിൽ പകരം അവിടെ ആക്ട് ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന ചീഫ് അക്കൗണ്ട്സ് ഓഫീസറും താൽക്കാലികമായി തുടരുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അവിടെ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള യഥാർത്ഥത്തിലുള്ള മാനേജ്മെന്റ് ഇല്ലാത്ത ഒരു അവസ്ഥ വന്നിരിക്കുന്നു. ഷെഡ്യൂൾ ക്യാൻസലേഷൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കോ, ജീവനക്കാർക്ക് കാലാകാലത്തുണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്കോ പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് മാർഗ്ഗമില്ലാതെ പോകുകയാണ്; വ്യവസ്ഥകൾ ഏകപക്ഷീയമായി ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് പോകുകയാണ്. സാധാരണ ഗതിയിൽ ഇത്രയും വലിയ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളിൽ ലംഘനമുണ്ടാകുമ്പോൾ ആ ലംഘനത്തിനു പരിഹാരമായി നമുക്ക് ലേബർ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനേയും ലേബർ കമ്മീഷണറേയും സമീപിക്കാൻ കഴിയും. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം എഗ്രിമെന്റ് ഒപ്പുവയ്ക്കുന്ന സമയത്ത് ലേബർ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനേയും, ലേബർ കമ്മീഷണറേയും ബോധപൂർവ്വം ഒഴിവാക്കി നിർത്തുകയാണുണ്ടായത് എന്നാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ സംസാരം. അതുകൊണ്ട് വ്യവസ്ഥാ ലംഘനത്തെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കുവാനോ, ഇതിന് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുവാനോ ലേബർ കമ്മീഷണറുടെ അടുത്തുചെല്ലുമ്പോൾ അദ്ദേഹം ഈ എഗ്രിമെന്റിനകത്തെ കക്ഷിയല്ല എന്നുള്ളതുകൊണ്ടു ആ വ്യവസ്ഥാലംഘനത്തിൽ നടപടി എടുക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നുള്ള രൂപത്തിൽ അദ്ദേഹവും ഒഴിഞ്ഞു മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ട സന്ദർഭം എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ജോലി എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജീവനക്കാർ പ്രത്യേകിച്ചും, ഡ്രൈവർമാർ..... അങ്ങ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ഡ്രൈവേഴ്സ് യൂണിയന്റെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു നേതാവായിരുന്ന ആളാണ്. ഇപ്പോൾ ഡ്രൈവർമാരുടെ ഓവർ സ്പീഡ് കൊണ്ട് അനുദിനം ധാരാളം ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ആ ഡ്രൈവർമാരുടെ ജീവൻ ഉൾപ്പെടെ രക്ഷിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള മാർഗ്ഗത്തെക്കുറിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആലോചിക്കണ്ടേ? എല്ലാ ഷെഡ്യൂളുകളും റീ-ഷെഡ്യൂൾ ചെയ്യുവാനും സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് അടക്കമുള്ള, ഇപ്പോൾ ഓവർ സ്പീഡിൽ പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഗതാഗത സമയം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി ഉണ്ടാക്കും എന്നു പറഞ്ഞുവെങ്കിലും അതെല്ലാം "എട്ടിലെ പശു" എന്നു പറയുന്നതുപോലെ ഇപ്പോൾ നിഷ്പ്രയോജനകരമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അനുദിനം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ആക്സിഡന്റുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് എന്തു നടപടിയാണ് എടുക്കുന്നത്? ജനങ്ങളുടെ ജീവന് സുരക്ഷിതത്വം കൊടുക്കുമ്പോൾ ജീവനക്കാരന്റെ ജീവന് സുരക്ഷിതത്വം കൊടുക്കുവാൻ എന്തെങ്കിലും ഫലപ്രദമായ നടപടി എടുക്കുന്നുണ്ടോ? സംസ്ഥാനത്തിലെ ജനങ്ങളെല്ലാം ഇത് ഉറ്റുനോക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വർത്തമാന പത്രം വായിച്ചാൽ ദിനംപ്രതി ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന റോഡ് ആക്സിഡന്റുകൾ കേരളത്തിന്റെ മനഃസാക്ഷിയെ ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്നതാണ്. അതിനെതിരായി ഈ ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുമെന്നുപറഞ്ഞ നടപടികളൊന്നും ഫലവത്തായി പോകുന്നില്ല. ഇവിടെ, റിട്ടയർ ചെയ്ത ജീവനക്കാർക്കും സർവ്വീസിലിരുന്ന് മരിച്ചു പോകുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ആശ്രിതർക്കും കൊടുക്കേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ എന്തിനാണ് മാറ്റിവയ്ക്കുന്നത്? പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ടിൽനിന്ന് ലോൺ ചോദിച്ചാൽ, വെൽഫെയർ ഫണ്ടിൽനിന്ന് ലോൺ ചോദിച്ചാൽ, പെൻഷൻ ബെനിഫിറ്റ്സ് ചോദിച്ചാൽ ആ ബെനിഫിറ്റ്സ് കൊടുക്കാനുള്ള ധാർമ്മികമായ ബാദ്ധ്യത ഈ മാനേജ്മെന്റിന് ഇല്ലേ? പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ടിൽനിന്ന് ലോണിന് അപേക്ഷിച്ചാൽ അത് ലഭിക്കുന്നതിന് ഒരു വർഷക്കാലം കാത്തിരിക്കണം. വെൽഫെയർ ഫണ്ടിൽ നിന്നും പണം ചോദിച്ചാൽ ഒന്നരക്കൊല്ലം കാത്തിരിക്കണം. പെൻഷൻ ബെനിഫിറ്റ്സ് ചോദിച്ചാൽ ആ ബെനിഫിറ്റ്സ് മാറ്റിവയ്ക്കുകയാണ്. ജീവനക്കാരുടെ സംതൃപ്തി കൂടി നിലനിർത്തിക്കൊണ്ടു മുന്നോട്ടുപോ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കുന്ന ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിന് മാത്രമേ ലാഭകരമായി മുന്നോട്ടു പോകാൻ കഴിയൂ. വണ്ടികളുടെ ഗുണനിലവാരം കുറയ്ക്കുന്നതായി പറയുന്നു, വണ്ടികളുടെ ഗുണനിലവാരം ഉറപ്പു വരുത്താൻ കഴിയണം. മൂന്നു വർഷത്തിൽ കൂടുതൽ പക്കമുള്ള വണ്ടികൾ ശബരിമലയിലേയ്ക്ക് സർവ്വീസ് നടത്താൻ ഉപയോഗിക്കരുത് എന്ന് ഹൈക്കോടതിയുടെ നിദ്ദേശമണ്ടായിട്ടും പാവപ്പെട്ട ജീവനക്കാർ പഴയ വണ്ടികൾ കൊണ്ടുപോകുവാൻ നിർബന്ധിതരായിത്തീരുന്നു. പഴയ വണ്ടികൾക്ക് പുതിയ പെയിന്റടിച്ചാൽ വണ്ടികളുടെ കണ്ടീഷൻ നന്നാകുമെന്ന് ആർക്കെങ്കിലും പറയുവാൻ കഴിയുമോ? ഹൈക്കോടതിയുടെ തീരുമാനത്തെപ്പോലും ലംഘിച്ച നടപടികൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം. കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി. ഡിപ്പോയുടെ പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയ്ക്ക് ധാരാളം ഉദാഹരണങ്ങൾ പറയേണ്ട കാര്യമില്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ അടൂർ ഡിപ്പോ, സത്യം പറഞ്ഞാൽ ഒരു കുളമാണ്. ഞങ്ങൾ തിരക്കിയപ്പോൾ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് സിവിൽ വർക്ക് നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് പണമില്ലെന്നു പറഞ്ഞിട്ട്, സാധാരണഗതിയിലുള്ള ശരാശരി പല്ലവി പറഞ്ഞിട്ട്, ഈ പണികളെല്ലാം മാറ്റിവച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നാണ്. മറ്റു ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ആംബരചുംബികളായ കെട്ടിടങ്ങൾ കെട്ടിപ്പൊക്കുന്നതിന് പണം കണ്ടെത്തുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക്, ആളുകൾക്ക് വന്നു നിൽക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാഥമികമായ സൗകര്യമെങ്കിലും ഉണ്ടാക്കി കൊടുക്കാനുള്ള ബാദ്ധ്യതയില്ലേ? ആ ബാദ്ധ്യത നിറവേറ്റണം, ഷെഡ്യൂൾ കാൻസലേഷൻ ഒഴിവാക്കണം. അടൂർ ഡിപ്പോപോലുള്ള പരിതാപകരമായ അവസ്ഥയിലുള്ള ഡിപ്പോകൾ നന്നാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി തയ്യാറാകണം. നമ്മുടെ ജീവനക്കാരുടെ വെൽഫെയർ മെഷേഴ്സ് മെച്ചപ്പെടുത്താനും. അവർക്ക് അവകാശപ്പെട്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ അടിയന്തിരമായി കൊടുക്കാനും വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ) : സർ, 1994-ൽ കാലാവധി പൂർത്തിയായ കാരാറാണ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കാൻ ഇത്ര വൈകിയതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞു. ശരിയാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ പാർട്ടി നേതൃത്വം നൽകിയ ഗവൺമെന്റാണ് 1996 വരെ ഭരണം നടത്തിയത്. അതിനിടയിൽ കുറച്ചുകാലം ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്നു. അപ്പോൾ ശമ്പള പരിഷ്കരണത്തെക്കുറിച്ച് ഒരു ചർച്ചപോലും നടത്തിയിട്ടില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷമാണ് ചർച്ച ആരംഭിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച മാതിരി 13-4-99 ലാണ് കരാർ ഒപ്പുവയ്ക്കപ്പെട്ടത്. കാരാർ ഒപ്പുവച്ചു എന്നുമാത്രമല്ല കേരളത്തിലെ മറ്റു സർക്കാർ ജീവനക്കാർക്ക് ശമ്പള പരിഷ്കരണം ഏർപ്പെടുത്തിയ തീയതി മുതൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികൾക്കും ശമ്പള പരിഷ്കരണം നടപ്പിലാക്കുവാൻ തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി; ഇതു സംബന്ധിച്ച ചില സാങ്കേതിക നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്; അത് സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്ന് യാതൊരു അമാന്തവും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. എന്തെങ്കിലും സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധനയ്ക്കു വിധേയമാക്കുന്നതാണ്. അതുപോലെ സർക്കാർ ജീവനക്കാർക്ക് 1-1-98 മുതൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു ഗഡു ക്ഷാമബത്ത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്കും 1-6-99 മുതൽ നൽകാൻ എന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ കൂടിയ യോഗത്തിൽവച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുകയുണ്ടാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് ട്രഷറിയിൽനിന്ന് വാങ്ങാൻ കഴിയുന്ന തുകയ്ക്ക് ഒരു ലിമിറ്റ് ഉണ്ട്. ഈ ക്ഷാമബത്തകൂടി കൊടുക്കാൻ പര്യാപ്തമായ രീതിയിൽ ആ ലിമിറ്റ് വർദ്ധിപ്പിച്ച് കിട്ടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതു സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എത്രയും പെട്ടെന്ന് ആ ഭരണ നടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതോടുകൂടി 1-6-99 മുതലുള്ള ക്ഷാമബത്ത കൊടുക്കുന്നതാണ്. പ്രൊവിഡന്റ് ഫണ്ട്, മറ്റ് പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ എന്നിവ കൊടുക്കുന്നതിൽ ചില ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നേരിടുന്ന സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി കാരണമാണ്. എങ്കിലും സ്കൂൾ തുറന്ന അവസരത്തിൽ തൊഴിലാളികളുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് മനസ്സിലാക്കി ഒരു മാസത്തെ പി.എഫ്. വിഹിതം അടയ്ക്കുന്നതിൽ ഇളവും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ബസ്സുകളുടേയും ജീവനക്കാരുടേയും അപര്യാപ്തതമൂലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് ചിലപ്പോൾ ഷെഡ്യൂളുകൾ കാൻസൽ ചെയ്യേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. 1-6-99-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് 3091 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഉള്ളത്. ഇത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ 4250 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഉള്ളൂ. ഇതിൽത്തന്നെ ബസ്സുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് ചില ബസ്സുകൾ മാറ്റിയിടേണ്ടിവരുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഷെഡ്യൂളുകൾ റദ്ദ് ചെയ്യേണ്ടി വരുന്നത്. അടൂർ ഡിപ്പോയ്ക്ക് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള 42 ഷെഡ്യൂളുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ 47 ബസുകൾ വേണമെന്നിരിക്കേ 37 ബസുകൾ മാത്രമേ ഇപ്പോൾ അവിടെയുള്ളൂ. തന്മൂലം വരുമാനം തീരെ കുറഞ്ഞ സർവീസുകളിൽ ചിലത് റദ്ദ് ചെയ്യാറുണ്ട്. വരുമാനം കൂടുതൽ ലഭിക്കുന്ന സർവീസുകളും ദേശസാൽകൃത മേഖലയിലെ സർവീസുകളും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ പരമാവധി ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. കുറവുള്ള ജീവക്കാരെ പോസ്റ്റു ചെയ്യുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ച് വരുന്നുണ്ട്. അടൂർ ഡിപ്പോയുടെ ബസ് സ്റ്റേഷൻ ഒരു ഭാഗം കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. റിപ്പയർ യാർഡിന്റെ തറ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. എത്രയുംപെട്ടെന്ന് ടെൻഡർ വിളിച്ച് പണി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. ഇന്ന് യാത്രാക്ലേശം വർധിച്ചുവരികയാണ്. സ്വകാര്യബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് വാങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ പെർമിറ്റ് വാങ്ങിക്കുന്ന റൂട്ടിൽത്തന്നെ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കണമെന്ന് നിർബന്ധമില്ല. നിലവിലുള്ള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് നിയമം, കേന്ദ്രനിയമം എന്നിവ സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾക്ക് അതിനുള്ള അവസരം നൽകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ നിറുത്തിവയ്ക്കുന്ന അത്തരം റൂട്ടുകളിൽപ്പോലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ പോകാൻ നിർബന്ധിതമാകാറുണ്ട്. അതുമൂലം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്ക് പരിഹാരം കാണണമെങ്കിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ റോഡിൽ ഇറക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും അഭികാമ്യമായിട്ടുള്ളത്. അതിന് കഴിയുന്നത്ര വിഭവസമാഹരണം നടത്തി കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ റോഡിൽ ഇറക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യും ഗവൺമെന്റും ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u> : സർ, ഞാൻ ഇവിടെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം പറഞ്ഞു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാരുടെ പ്രത്യേകിച്ച് ഡ്രൈവർമാരുടെ ജീവൻ രക്ഷിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ എടുക്കണ്ടേ? റോഡ് ആക്സിഡന്റുകൾ ധാരാളം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബസ്സുകളുടെ സ്പീഡ് സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് മുമ്പ് രണ്ടു പ്രാവശ്യം ചർച്ചകൾ നടത്തിയിരുന്നു. പക്ഷേ ആ ചർച്ചയിലെ കാര്യങ്ങളൊന്നും നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് അവരുടെ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയിലാണ്. അവരുടെ ജീവൻ രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തു നടപടിയെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു? അതു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോലെ ശമ്പള കമ്മീഷന്റെ ആനുകൂല്യം ഈ ജീവനക്കാർക്ക് എന്നുമുതൽ കിട്ടും എന്നും അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, വാഹനാപകടങ്ങൾ നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. ചിലപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളും അപകടവുമായി ബന്ധപ്പെടാറുണ്ട്. പക്ഷേ എല്ലാ അപകടങ്ങളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതാണ് എന്നുള്ളത് ശരിയല്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെകാലത്ത് വാഹനങ്ങൾ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തെത്താൻ നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന സ്പീഡിൽനിന്ന് സ്പീഡ് കുറയ്ക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നശേഷം തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി. ഇനിയും അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആവശ്യമായ ചർച്ച നടത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഉൾപ്പെടെ ആർക്കും ഇക്കാര്യത്തിലുള്ള അഭിപ്രായം ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപിൽ ഉന്നയിക്കാം. തുറന്ന മനസ്സോടുകൂടി ഗവൺമെന്റ് അക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതും തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നതുമാണ്. ശമ്പളക്കരാർ ഏതു ദിവസം മുതലാണ് നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്, ആ ദിവസം മുതൽത്തന്നെ നടപ്പിലാക്കും; അക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

(2) സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ഗതാഗതമേഖല നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. എളമരം കരീം : സർ, സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ് ഗതാഗത മേഖലയിലെ വിവിധങ്ങളായ പ്രശ്നങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാനാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിലവസരം നൽകുന്നതും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിൽ ഗണ്യമായ വിഹിതം നൽകുന്നതുമായ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖല ഇന്ന് ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷം നേരിടുകയാണ്. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കേരള സംസ്ഥാനത്ത് ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 31-3-98 വരെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് പതിനഞ്ച് ലക്ഷത്തി എട്ടായിരത്തി മുപ്പത്തിയെട്ട് വാഹനങ്ങളാണ്. ഇത് തലേ വർഷത്തേക്കാൾ 13 ശതമാനം വർദ്ധനവാണ് കാണിക്കുന്നത്. ഓരോ വർഷവും ശരാശരി 13 ശതമാനമെന്ന തോതിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണ് വർധനവിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്നത്. 1975-ൽ 100 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിൽ മുന്നൂറ്റിയെട്ടു വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്ന സംസ്ഥാനത്ത് 1998-ലെ കണക്ക് അനുസരിച്ച് അത് പത്തിരട്ടി വർദ്ധിച്ചു. 3880-ൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ വരുന്ന ഈ വർദ്ധനവ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള റോഡ് നെറ്റ് വർക്കിന് താങ്ങാൻ ആകാത്ത വിധത്തിൽ ഗൗരവതരമായ കുഴപ്പത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിയിട്ടുണ്ട്. പഞ്ചായത്ത്-മുനിസിപ്പൽ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള അങ്ങാടികൾക്കും റോഡുകൾക്കും ഒന്നും ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലാണ് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇക്കണോമിക് റിവ്യൂവിലെ കണക്കനുസരിച്ച് 31-3-98 വരെ നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ ദൈർഘ്യം രണ്ടു ലക്ഷത്തി പത്തൊൻപതിനായിരത്തി എണ്ണൂറ്റിയഞ്ച് കിലോമീറ്ററാണ്. ഒറ്റ നോട്ടത്തിൽ ഇത് വളരെ കൂടുതൽ ദൈർഘ്യം ഉള്ള റോഡുകളാണെന്ന് തോന്നാമെങ്കിലും ഇതിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പങ്ക് 1011 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. രണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേകളാണ് സംസ്ഥാനത്തുള്ളത്. എൻ.എച്ച് 17-ഉം എൻ.എച്ച് 47-ഉം. നാഷണൽ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിലും നാഷ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly